Res.
Germ. g
554
36

Germ. g. 554/36

Deutschlands See-Geltung.

In
der Handelsmarine eine Kriegsmarine
zu erziehen.

Norddeutsch-Baltisch-Nordische Kriegsmarine,
u. s. w.

Von

J. Andresen-Siemens,

Schiffbauer.

Zweite Ausgabe.

Hamburg,
bei Robert Kittler.
1848.

5/10

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

zu betiteln: „Deutschlands Seegeltung, in der Handelsmarine eine Kriegsmarine zu erziehen", das geht noch wohl; denn Seegeltung im Frieden, Handelsmarine, hat Dentschland ja, und dabei so etwas von Kriegsmarine nachschleppen lassen — „wer weiß," denkt noch wohl Mancher, „es möchte doch gehen!"

Ich meine, mit **„deutscher Kriegsmarine"** gerade von vornherein zu kommen, das wäre nach Gestalt der Sachen gar nicht angebracht.

Und wirklich, die Realisirung einer eigentlichen deutschen Kriegsmarine, ist mir auch noch immer so sehr fernliegend gewesen, daß ich nicht daran habe denken mögen: ein Anderes jedoch, mit der Heranbildung von so Etwas in der Handelsmarine, denn so paßte

es sich eben für mich, daran habe seit lange gedacht, mich auch bereits dafür bemüht. Im Folgenden wird davon Näheres erhellen.

Ein neuer Beweggund für den Gegenstand wurde mir jedoch, eine in öffentlichen Blättern vorgekommene unbedingte Niederschlagung der deutschen Marine-Phantasien; ich nahm mir vor, Dem etwas Fachgemäßes entgegen zu stellen, und meine Neigung, auch Anforderungen, movirten mich weiter.

Und weshalb sollte die deutsche Marine-Idee nur unbarmherzig verhöhnt, niedergeschlagen, ertödtet seyn? — Wissen wir doch woran es fehlt; aber auch, daß Deutschland sich bald eine Kriegsmarine macht, will es sich einigen darum! — Weshalb sollten auch deutsche Literaten, die im patriotischen Eifer über solche Marine geschrieben haben, oder noch zu schreiben gedächten, von einem Quasi-Kenner sich nur zurückgeworfen befinden? Schreiben sie doch! — Ich aber wollte ihnen hiermit solche

Stoffe geben, die fast nur von einem Schiffbauer gegeben werden können; während meine politischen Berührungen, die vorkommen werden, als dem Gegenstande anhangend betrachtet seyn mögen. Daß übrigens ich auf politische Vorgänge pflege zu achten, das hat bei mir auch als Folge von Erlebnissen seinen Grund.

Mit der deutschen Kriegsmarine nehme ich es indessen, wie die gerade obwaltenden Bewandnisse es wollen; die norddeutsch-baltisch-nordische Kriegsmarine stelle ich auch wieder dahin: mein Thema halte ich jedoch fest, indem ich am Ende wieder hinkomme, auf doch Etwas seitens der norddeutschen Küstenstaaten, wie imgleichen auf eine selbstfolge Fortschrittswirkung im Schiffbau.

Und so etwas von Probe, müßte Norddeutschland doch endlich mal aufstellen; es müßte sich doch einwenig im Kriegsmarineartigen vorbereiten! Bei allen Mitteln und Kräften kann es das ja, gleich Spiel-

werk! Daß es so garnichts hat, das ist doch zu arg! und noch immer wäre es eine rechte Zeit, einen Anfang zu machen.

Uebrigens bin ich — so weit dies in Betracht kommt — als des Friesenstammes, unpartheiisch, auch sonst als frei von Verpflichtungen, zu betrachten. Indessen geht für Deutschland das Selbstständige über Alles; wo solches aber hier oder da entgegenliefe, und es anders gewünscht würde, da müßte gewußt seyn was deshalb zu thun, oder doch bleibt zu erwarten, wie Verhältnisse sich werden stellen.

Denn, „Verhältnisse!" die wirken mächtig; und wie so veränderlich sind sie! heute so, morgen wieder anders. Seit den paar Wochen, daß dieser Gegenstand (den ich jetzt noch in etwas revidirt und ergänzt habe), in No. 18 bis 22 d. J. der „Hamburger Literarischen und Kritischen Blätter" ist aufgenommen gewesen, haben sich schon veränderte Constellationen ereignet.

Was nun aber meine Stylweise anbelangt, so weiß ich, daß sie überhaupt eigenthümlich ist; und auch, daß wenn sonst und gerechterweise das Schnurgerechte begehret wird, doch Einige das Originelle nicht ungerne haben, daran selbst keine Aenderung wünschen (etwa um Ansichten, die mehr practisch sind, mit den mehr literarischen zu vergleichen): daher ich also das Meinige lieber gehen und gelten lasse, wie solches befunden seyn mag. Und wie vor Diesem, so hier, behandle ich so zu sagen, nur meine eignen Sachen und Ideen, denke auch künftig nie andere öffentlich zu behandeln: selbst aber kann ich nur wissen, was, und auch wie, ich darin zu reden. Daß ich jedoch in dem Gegenwärtigen, und zwar in den anhangenden Berührungen, den Weltstreit- und Interessenfragen, über welche die in jeder der verschiedenen Branchen Eingeweihetsten sich unendlich streiten mögen, nur rhapsodisch reden wollte! das bitte ich zu bemer-

ken — mag es die Hauptsache seyn, wenn im Nächstbeikommenden der Sinn richtig, und die vorgebrachten Ideen, als zu dieser oder jener Verwirklichung hinführen könnend zu befinden.

Noch eine kleine Broschüre von mir: „Der Nordsee-Besen", erscheint zugleich mit dieser. Sie hat den Zweck, daß gewisse Gefährdungen der Schifffahrt unserer Bucht der Nordsee beseitiget werden mögen; und glaube ich sagen zu können, daß ohne ein Dahinterkommen mit einem Besen, bis zu der Zeit, wo Deutschland eine Kriegsmarine haben würde, ja, noch auf spätere Zeit hin! keine Beseitigung der, aus sonst völlig räthselhaften Ursachen sich entwundenen Undinge zu erwarten gestanden.

Der Verfasser.

Wo ist denn

die deutsche Marine,

— die deutsche Marine?

Eine sonst wohl für unüberwindlich gehaltene Festung hatte 30 Mann Invaliden, mit einigen bereits sehr verrosteten Kanonen und Bombenmörsern zur Besatzung, und auch die Bürger waren einexercirt; da hieß es denn einstmals plötzlich: „Der Engelsmann kommt, der Engelsmann kommt!" und der kurzsichtige Herr Commandant kam herangewatschelt, rufend: „Wo ist denn die Schanze, wo ist denn die Schanze?"

In einem späteren Kriege aber ergab sich die Festung ohne Schuß, und hat es den Einwohnern nie vergeben werden können, daß sie die Festung übergeben ohne Schuß, ohne — Schuß! An einem gewissen Orte, wird man diese Anecdote, ein Factum, bestätigt hören.

Wo also, ist die deutsche Marine? — Kriegsmarine meine ich. Wie doch ist's so stille davon geworden? — Nun gute — wohl mehr denn Eine Ursach'!

Denn bist, Deutschland, du nur England wohlgeneigt! nimmst vornehmlich du nur Twiste — Twiste weben, ein letztes Stadium, nach Indiens Beispiel! nimmst auch andere Manufacte, Fabrikate, Colonieproducte, unter leidlichem Zoll, lieber niedriger, denn höher! — sorgst nur vor allen Dingen auch für deine Consumenten! vergessend, wie stets rücksichtslos gegen seine Consumenten gewesen, England eben zu der Industrie-, Reichthum-, Machthöhe gelanget, auf der es stehet! — fürchtest, nach der von Englands Schicksal entnommenen Lehre, du dich nur vor der Fabriknoth! während im Vergleich zu England, dein Fabrikwesen doch nur gänzlich in der Kindheit! lässest somit England geruhig und augenblicklich 20 pro Cent Preissteigerung genießen, und eine ungeheure Menge Baumwolle sich anschaffen, für Exportation in Twist, nach Deutschland! — raisonnirest du nur brav, daß bei navigationsactmäßiger Zollbegünstigung der eigenen Schifffahrt, gleich in England, die Schifffahrt sich dürfte zu sehr mehren! und zwar bei eintretenden flauen Conjuncturen, als seit jüngstens obgewaltet, den Rhedern zum größten Schaden! uneingedenk, daß Conjuncturen-Unterschied seyn wird für immer; daß sich's immer überjagt und übertreibet, und eine Reaction die Folge sehr natürlich, ohne daß deshalb das Ganze braucht zu stürzen: sich aber leichtlich und durchschnittlich die Generalbilanze da zu Gunsten stellet, wo es schafft und wirket! — bleibst mit Navigations-

gesetzen du nur recht lang' beim Warten! denkend inzwischen durch dein Beispiel dahin es zu bringen, daß auf Differenzialzölle auch Andere verzichten! ohne zu erachten, wie eine kleine Ewigkeit darauf zu lauern! und inmittelst Diejenigen, die nicht so philosophisch klügeln, Die was ist, benutzen und an sich greifen, genugsam dich mögen überflügeln immerhin! — willst du nur glauben an die Doctrinen vom freien Handel, und von wohlfeilen Waaren, besser noch denn Geld! willst zugleich nicht erwägen, wie England, bereits aufgeklommen zur höchsten Höhe, gut reden hat, und aus welcher Ursache, es denn selbst noch hohe Zölle habe; weshalb es denn selbst nicht Freiheit, Gleichheit, in Handel und in Schifffahrt gebe?*) — könnte schließlich zur Lüge dir die Wahrheit werden, daß bei weitem zu größtem Theile die Erfolge des Zollverbandes, dich bewahrt vor großen Mißgeschicken, dir verholfen zu der Stellung in der du stehest! — oder aber könntest du, England günstig, immer nur die Schwebe wollen! — O, wie gerne leihet England dir ein Kriegsmarinchen, „Invictible, Nemesis, Devastation, Thunderer!" damit zu spielen, daß von böhmischen Waldgebirgen es wiederhallen würde! und — dies so sicher, so sicher ein Marinechen! was gäb's zu reden von Marine?

(Wir meinen nämlich: Wollte Deutschland halb

---

*) Dieses und Jenes nach in öffentlichen Blättern vorgekommenen Artikeln.

Twist und Cattun seyn! es wäre England lieb. Jedoch wollen wir auch darauf hinaus: Ein wohlgeharnischtes Deutschland, wenn dabei nur für Stoffe und Sachen nicht zu uneingänglich, könnte England noch immer recht lieb seyn, in Zukunft aber für selbiges, und auch für sich, so nützlicher.) — —

Oder, wäre das geistigkräftige, industrielle, muthige Oberdeutschland, dies marinewünschende, aber doch marine-unkundige Oberdeutschland, verblüfft geworden, durch einen von einer gewissen Zeitung in die Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung, auch wohl in andere Blätter (Oct. 1841) übergegangenen Artikel, sagend und demonstrirend: Wie, bei Gründung der Werften für Kriegsschiffbau, bei dem Baue von Kriegsschiffen, der Bewaffnung, der Ausrüstung und gehörigen Bemannung derselben, so ungeheure Schwierigkeit verbunden! Wie Kriegsschiffe so rasend theuer kämen! Wie endlich Deutschland, von der Ems bis nach Hamburg, von der Trave bis Memel, für 19 bis 20 Fuß tief gehende Schiffe, gar nicht einmal Häfen oder Flüsse habe. Wie eine Korvette von 30 Kanonen, 20 Fuß tief gehe; also an Fregatten von 40 bis 50 Kanonen noch weniger zu denken sey! Wie daher, weil Deutschland schon wegen Wassermangels, gar keine Marine haben könne, auch Alles was über den Gegenstand gesagt worden und noch gesagt werden möchte, als etwas Unausführbares zu betrachten! eine Bundesflagge aber nicht müßte aufgezogen werden, wo man nicht im Stande sie zu schützen!! —

Ich sage: Ist das kriegsmarine-muthige Oberdeutschland verblüfft geworden, durch solche niederschlagende Behauptungen? — Nicht zu verdenken: der Mann, der schien's zu kennen! Doch aber mit dem Verblüffen hätte es sich wohl geholfen — es giebt, und Oberdeutsche wissen dies sowohl denn irgend Andere, ganz andere Aber!

Denn nur zu sagen, was zunächst mir zu sagen ziemt, so wäre es mit der Werftengründung schon keine Hexerei: wir fänden im Nu, an deutschen Ufern, leicht 100 Plätze für Kriegsschiffkiele — für den Bau, mit größter Sicherheit. Der Bewaffnung, Ausrüstung und Bemannung wegen, fände es sich auch wohl; imgleichen mit den Kosten. Was dahingegen vor Allem fehlt, und womit es noch wohl lange hin! das weiß ein Jeder: „Deutschland ist nicht Eins!" Eine deutsche Kriegsmarine fällt über'n Haufen vor diesem Punkte, und — nur allein vor diesem Punkte.

Ist es also ein solcher Umstand, der des Streitens gänzlich überhebt; so kann es auch nicht sonderlich von Nutzen seyn, wenn ich bemerke: Daß doch die Weser und die Elbe, dann der Kieler Meerbusen, so tiefes Wasser haben, um so schwere Kriegsschiffe zuzulassen, als irgend eine Nation besitzet, und je gebauet werden dürften — auch für Station, innerhalb der Ufer, und meilenweit hinauf, Basins und Häfen zu erlauben — indessen für Kriegsschiffe der kleineren Art, die Ems,

die Trave, die mecklenburgischen und preußischen Fahrwasser schon dienen könnten, auch bei etwa eintretenden Flußcorrectionen, schon Vertiefung überhaupt zu hoffen steht. — Wenn ich ferner bemerke: Wie mit seiner Korvette von 30 Kanonen und 20 Fuß Tiefgang, unser Freund sich denkbar in ein rasirtes Linienschiff verirret: zumal eine Korvette eigentlich nur ein Kriegsschiff von unter 20, oder doch von 20 Kanonen, bei etwa 13 bis 14 Fuß Tiefgang, ist! — Ich sage: So mag solches anzumerken, zwar nicht von sonderlichem Nutzen seyn: dennoch mag es dienen.

Nur im Vorbeigehen eine Erläuterung des Korvetten-Princips:

Ein solches Kriegsschiff führt seine Kanonen in Einer Lage, auf einem glatten Oberdeck. Die Zahl der Kanonen und die nöthigen Entfernungen zwischen den Geschützpforten, bedingen die Länge des Schiffes; die Länge, Ausnahmen abgerechnet, wieder die Breite, und diese wieder die Tiefe; solche ganze Schiffsgröße, natürlich auch die Bemastung, Bemannung rc.; und wodurch denn für 30 Kanonen, völlig die Unterschiffsgröße eines Linienschiffes entsteht — imgleichen in solcher Proportion alles Uebrige, auch das Kaliber des Geschützes, erheischet wird. Daraus aber folgt wieder, daß, um nicht unverhältnißmäßige Kosten zu machen, ein Unterschiff, welches passend ist für 74 oder 80 Kanonen, lieber so viel aufgebauet werden mag, daß zugleich ein volles Linienschiff entstehe: indes-

sen man übrigens, auch gerne der Confusionen enthoben ist, die bei der Auflagerung der verschiedenen Kriegsschiffstakellagen (durch schwere Sachen, die zu minder bedeutsamen Schiffen gehören) so leicht entstehen. Ein oben bereits schlechtgewordenes, und unten noch gutes Linien-, oder besser ein Fregattschiff zu rasiren, und solches dann, als eine Art Korvette, in Friedenszeiten etwa zu Demonstrationen, halbausgerüstet und bemannet dienen lassen, nach Erforderniß auch im Kriege! das jedoch, mag immer sehr gerathen seyn (denn man sparet andere Schiffe): nur für Korvetten-Bau-Regel, kann Das nicht dienen. Das Wasser aber (20 Fuß), was eine 30 Kanonen-Korvette gebrauchen sollte, wäre schon ausreichend für Fregatten von 40 Kanonen und darüber: indessen unseres Freundes Fregatten von 50 Kanonen, bereits Linienschiffe seyn würden, auch auf nur 20 Fuß Tiefgang sich füglich bauen ließen.

Reden mit Grund — als ausführbar! mögen wir also gerne über deutsche Marine, wäre Deutschland Eins! Und was einer Beleidigung der deutschen Bundesflagge anbelangt, so sagte Deutschland nur: „Du giebst von nun an so und so viel mehr an Zoll; und kommst du nochmals so! wir machen dir die Klappe vor der Nase zu — machst uns ohnehin nur ärmer.

Freilich ist Handelssperrung, Handelshemmung, durchaus nicht zu wünschen; auch hohe Zölle nicht, weil, durch Schmuggel, sie gerade was sie schaffen

sollen, leicht vernichten. Dennoch aber läßt sich sagen: Deutschland kann die Kosten zu einer ganzen Kriegsmarine sich verschaffen, durch Ersparniß und auch sonst. Ueberseeisch wird es ausgesogen! so lange es überseeisch sich nicht geltend macht. Es hat nicht halbe Geltung, so lange es überseeisch sich nicht geltend macht! — und wäre es nur, es verschaffte Seegeltung sich mit solchen Nationen in Gemeinschaft, die zunächst; und das bei dem Princip: „Mögen's lieber die Nächsten haben, die mir wieder dienen."

Nein, mit aller und jeder Marine-Schwierigkeit wäre es für Deutschland nichts, garnichts, wäre es Eins, Ein Stück! — Es hätte Alles, Alles was erheischet, auch Geld; und Mannschaft schon in den Küstenländern, in großer Anzahl und derbsten Schlages. — Eine Marine, Kriegsmarine! machte sich von selbst, gleich in andern Ländern dies der Fall gewesen. Das wäre mal Unsinn, zu glauben: Nicht so gut würde bei Deutschland eine Marine entstehen, denn bei Andern! Aber Eins ist es nun einmal nicht! auch wohl lange hin zu solcher Einigung der Staaten, gleich nur Eins! — Der Binnen-Staaten mit den Küsten-Staaten: das verschiedene Intereß auszugleichen; der Landmacht Kräfte zu entziehen, sie der Seemacht zuzuwenden, so die ganze Kraft zu theilen; den Küsten-Staaten, in Fähigkeiten, Verwendung und Verwaltung, zu vertrauen; zu vertrauen, in Muth und Willen

für's deutsche Vaterland, auf Leben und auf Tod! — Ich sage: Lange hin zu solcher Einigung! So mögen denn endlich die Umstände, die Verhältnisse einigen! Bis dahin aber schweigen wir lieber, von einer eigentlichen deutschen Marine ganz und gar. Geben wir, in so weit, Gegnern gerne nach. — Sey's mit der Idee'n-Marine nur hingeschleppt nach Sachsen! daß der böse Feind nicht hole sie! Der Admiral begebe sich geruhig nach Leipzig zu den Büchern, bis hin zu einer andern, zu einer tüchtigeren Einigung. *) —

* * *

Haben solcherart nun auch wir ein Unsriges dazu beigetragen, daß mit der deutschen Kriegsmarine es ganz gemächlich hinsitzen möge; so soll damit doch keinesweges gesagt seyn, als wäre für eine bessere Seegeltung, und zwar bis zu einer geeigneten Zeit hin, nicht auch sonst etwas zu thun. Auseinander zu setzen, daß wohl etwas gethan werden könne, ist eben unsere Absicht (bin doch nur etwas eigenthümlich von vornherein gekommen); und zwar wollen wir auseinandersetzen, wie solches wird erfahrungsthatsächlich und fachgemäß begründet seyn.

Sollte aber auch Das noch nicht helfen; sollte auch dafür noch zu vielerlei an Deutschlands Einheit

---

*) In Hindeutung auf eine bekannte Satyre, auf die Verspottung einer deutschen Marine überhaupt. — Wir meinen's jedoch einwenig anders.

ermangelnd, die Schwierigkeiten zu groß, und die Realitäten zu minderbedeutsam gehalten seyn: dann müssen wir versuchen, die Sache in anderer Art zu retten; — meine früher gethanen, wenn ich so sagen mag, kriegsmarineartigen Schritte, mein Fach, und das obenberührte Ertödtenwollen aller und jeder Besprechung des Gegenstandes, macht mir die Sache eigen, sie dennoch zu besprechen! und Besprechung, kann zu Resultaten führen.

In Deutschlands Handelsmarine eine Kriegsmarine zu erziehen — das Mittel: die Kunst des Schiffbaues.

Auf einer Reise nach dem mittelländischen Meere, die ich nach beendigten Lehrjahren, der mein Fach angehenden Erfahrung wegen machte, hatte ich, bei resp. 19=wöchentlicher Quarantaine, in Cadix, Malta und Messina, manche Gelegenheit für die Beobachtung hier vorkommender Schiffsarten. Es fielen mir die griechischen Schiffe darin auf, daß, obwohl etwas größer oder kleiner, sie gleichsam nach einer und derselben Vorschrift sehr kriegsschiffartig, auch mit fester Verschanzung und Kanonenpforten gebaut erschienen: und waren sie übrigens für ganze Schnellsegler, und das griechische Seevolk für ein vorzugsweises erkannt.

Nicht lange darnach entstand der griechische Freiheitskampf, und die andauernden Berichte von ihrer Seeüberlegenheit über die Türken, riefen mir mein

Urtheil über ihre Schiffe wiederholt in den Sinn. Ich dachte mir: Wie, in Absicht, ein besonderer Bauplan seit lange bei ihnen dürfte obgewaltet haben; und am Ende, wie ein Gleiches auch wohl beim deutschen Schiffbau einzurichten seyn könnte. Und wirklich bin ich denn auch zu Anfang 1838, bei meiner persönlichen Gegenwart in Berlin, so kühn gewesen, Sr. Königl. Hoheit, dem damaligen Kronprinzen von Preußen, jetzigem Könige, solche meine in mein Fach schlagende Ideen zuzustellen, worauf mir unterm 30. December, durch den Herrn Finanzminister, Grafen von Alvensleben, genugsam billigende Antwort geworden. Auch verlautet gerade zu dieser Zeit in den Zeitungen, die preußische Regierung habe zu Stettin, den Bau einer Korvette von 16 Kanonen, als erstes Marineschiff Preußens und des Zollvereins, begonnen; und wobei der Zweck zu Grunde läge, angehende Schiffbauer im Marinebau zu unterweisen — eben die Art meiner Ideen, die also in so weit thatsächlich constatirt erscheinen. Und freilich, scheint Preußen nunmehr ganz eigentlichen Kriegsschiffbau in Absicht zu haben: derartige Korvetten zu seyn, dafür aber eigneten sich die fregattartigen Schiffe der Griechen eben auch — denn fregatt- oder korvettartig, das nimmt sich nichts.

Und nach jüngsten Zeitungsberichten, hatte der König von Schweden ein ähnliches Institut in Karlskrona angeordnet.

Was nun? Meine deutschen Schiffsrheder, Seeleute, vornämlich Schiffbauer, werden mir antworten: „Die Griechen? Wir haben und bauen Schiffe, so gut wie die Engländer, Franzosen, Amerikaner! was sollten wohl die Griechen? die griechischen Schiffe, mit ihren Polacksmasten! *) Wir bauen möglichst accurat und stark, mit aller Kunst; wir bauen thunlichst kriegsschiffartig; unsere Schiffe segeln schnell, oft andern weit vorbei! — wer wollte bessere Schiffe noch? Und unsere Seeleute, die sind so gut, als irgend welche in der ganzen Welt!" —

„Nun wohl! Allen Respect für den Fortschritt im deutschen Schiffbau, für deutsche Seeleute zumal! Nur was den Schiffbau anbelangt, so erlaubt: Ich will bei den Engländern, Franzosen, Amerikanern, und garnicht bei den Griechen, eben nach bessern Schiffen suchen, als ich ausnahmsweise bei euch finde: durchschnittlich aber, da halten wir uns lieber recht bescheiden — zumal im Punkt der Kunst, im wahren Sinn des Wortes, denn hier liegt just der Knoten. Es handelt sich um Anderes, als von vornherein gedacht seyn mochte. Und die griechischen Schiffe mögen schwächer, auch nicht eben sehr viel nach theoretischen Kunstregeln gebauet, dabei schlechter von Holz und

*) Masten und Stengen, gleich zu einem Baume, zu einer ununterbrochenen Länge aufeinander geschärft: eine Methode die bei uns nicht gefällt, und wogegen auch Gründe vorzubringen sind.

Arbeit seyn: dennoch sollen sie uns zu Lehr' und Richtschnur dienen — Allen dienen, so gut, so kunstgerecht, sie immer Schiffe bauen."

Sagt nur selbst: Wie bauen wir Schiffe? — Wie es der Rheder für seinen besten Vortheil will: recht viel Ladungsraum, wenigster Tiefgang, Beschränkung der laufenden Kosten. Viel Ladungsraum nun aber, bei den massenhaften Artikeln, die mehrst den Handel auf und von Deutschland bilden, bestimmt für deutsche Schiffe eine durchgängig große Trächtigkeit, Flachräumigkeit im Boden; sie erlangen damit verhältnißmäßig mindesten Tiefgang, auch für auswärtige flache Häfen, für Ersparung an Lootsen- und andern Ungeldern, und für mindeste Gefahr, an seichten Stellen fest zu kommen. Ihrer Trächtigkeit wegen müssen sie wieder ziemlich schmal gehalten seyn, und werden sie des Raumes wegen, auch wohl etwas hoch gehalten: dies giebt, neben Vortheil, auch Ersparniß, durch leichtere Bemastung und mindere Bemannung. Das Alles aber — Trächtigkeit, mindester Tiefgang, beschränkte Breite und reichliche Höhe, kleinere Bemastung — streitet, und wenn Schiffe sonst auch recht gut segeln mögen, mit Dem was unter dem eigentlichen Schnellsegeln *scharfer* Schiffe begriffen; entfernt von dem deutschen Schiffbau, auch von dem mercantilen Schiffbau anderer Länder im Allgemeinen, das kriegsschiffartige Wesen wovon wir reden wollen — selbst, bauet man mit aller Kunst; selbst, trachtet

man auch, im sonstigen Belauf und Ansehen ein Kriegsschiffwesen hineinzubringen; und entfernet von dem Seevolk, den verwegenen, tapferen Geist für's Schlagen — wenn sonst auch noch so gutes, derbes, kühnes Volk.

Und ist es den Schiffen nicht eigen, ein Kriegsschiffwesen in Wahrheit darzustellen; fehlt darin das Motiv, den Geist zu wecken und auszubilden, bei dem Seemann! so fehlt auch zugleich das Motiv, den nationalen Geist dahin zu regen; wie den Regierungsgeist dafür zu wecken, eines Kauffahrtei-Kriegsschiffwesens wahrhaft eingedenk zu werden. —

Nun im Gegensatz die Griechen. Freilich redet auch bei ihnen der Rheder mit — um Frachtraum, minderen Tiefgang und Ersparniß; doch aber giebt es hier schon ungleich weniger von solchen massenhaften Artikeln für den Handel, als: Baumwolle, Taback, Zucker, Wolle, Lumpen, Glaskisten; und bei Artikeln, die kleiner von Masse und schwerer an Gewicht, hat ein Schiff schon eher, ohne sehr vielen Raumes zu bedürfen, seine Ladung. Auch fragen, bei den tiefen Wassern des mittelländischen Meeres, sie schon weniger nach etwas Tiefgang; die vielen Inseln im Archipelagus, die Untiefen des schwarzen, und die oft beschränkte Weite des mittelländischen Meeres, wie die nicht große Weite des adriatischen Meerbusens — oft

in die Lage kommend, selbst bei plötzlich sich erhebenden starkem Levante-Winde, eine Landspitze, eine Insel, ein Rheff, eine gefahrdrohende Stelle zu umsegeln, oder gegen die Gefahr des Scheiterns die Höhe zu halten — nöthigen sie Schiffe zu bauen, womit sie Höhe zu halten und zu ersegeln vermögen. Dazu kommt auch der Umstand, daß in ihren Gegenden sie bedacht seyn müssen, Seeräubern allenfalls entlaufen, oder sich gegen sie wehren zu können; und so denn haben die Umstände bei ihnen sich seit jeher dahin vereinigt, ihren ganzen Schiffbau mehr auf's Scharfe, mehr auf's Segeln und Höhe-Ersegeln, einzurichten: so daß — da ein scharfes Schiff schon etwas reichliche Breite erheischet, und diese wieder eine stolzere Bemastung; da ein scharfes Schiff auch niedriger über Wasser gehalten werden muß, und die scharfe Bauart überall das Gefällige und Schlanke eher mit sich bringt — denn solcherart bei den Griechen im Allgemeinen ein kriegsschiffartiger Kauffahrteibau entstanden wäre, als im Sinne unseres Textes! und zwar ein kriegsschiffartiger Bau, etwa ohne eigentliche Kunst! wie nämlich, bei stets gleichem Baue und Gebrauch, Natur und Praxis gelehret haben. In unserem Sinne handeln wir aber zumeist von den kleineren Kriegsschiffen: die großen gleichen, oberhalb des Wassers, mehr großen Kasten.

Wieder, haben die Kriegseigenthümlichkeiten der Schiffe, sicherlich in gewissem Grade zu einer See-

kriegseigenthümlichkeit bei den Griechen hingewirket; und wäre es in so weit, also eine Selbstfolge gewesen, daß in ihrem Freiheitskampfe sie zur See sich ausgezeichnet. Denn haben nur Seeleute schlechtsegelnde Schiffe: man erkennt in ihnen oft Seeleute kaum. Dahingegen schnellsegelnde Schiffe: Seeleute, gleich für's Wasser, für's Kühnste geboren! Es folgt aus dem Einen das Andere heraus — ob Bauer, ob Seemann! Und wo man den Geist will, da müsse zugesehen werden, ob man auch ihn könne machen! Stehen Umstände im Wege, wie bei uns, und nach unserm Thema, die Umstände im Schiffbau im Wege stehen: es muß getrachtet werden sie zu beseitigen, zu ändern, zu überwinden.

Und, wie? — Unsere Leute sagen: „Wenn wir nur wollen! Im Kriegsfall können auch wir zwischen unsern Schiffen aussuchen: kommen solche, als die Griechen, nur her!" — „Gut, wollt ihr aussuchen! dann möchte ich schon Vieles einräumen: aber wir reden von der durchgängigen Beschaffenheit; mit unserm Princip streitet das Aussuchen, einiger wenigen Schiffe unter einer Vielzahl, gänzlich." Also gesetzt, ihr sagt: „Wenn wir nur wollen, können von unsern Schiffen wir nur nehmen und sie armiren: kommen sie, die Griechen, nur heran!" — „Wir wollen's sehen und probiren! Die Griechen aber nur als Beispiel dienend, bleiben bei den Türken — mit Türken sich zu balgen, seyn sie für uns am besten passend.

Ihr nehmt also einige von euren Frachtschiffen

vor der Faust weg, und wir von den griechischen. Auch mögen diese noch ungleich schwächer gebauet seyn, als die eurigen, und wir wollen sehen! Also, ihr armirt eure Schiffe; wir die unsrigen — und angenommen: Schiffe einander gegenüber, von gleicher Lastengröße. Denn nach unserm Thema sind es nur die Bewandnisse, die entweder die Trächtigkeit oder doch die Schärfe von Schiffen bedingen: der Rheder will, auch bei scharfen Schiffen (so nehmen wir's) doch gleiche Lastigkeit. — Geschütz nimmt demnach Jeder wie's ihm paßt. Eure Schiffe sind etwas schmäler, tiefer; liegen auch, zumal jetzt in Ballast höher über Wasser, als die unsrigen: sind also etwas seitenfälliger, ranker; auch, bei gleicher Lastenträchtigkeit, doch etwas kleiner überall: deshalb nehmt ihr wohl etwas kleineres Geschütz denn wir; das schon ein Vortheil für uns! macht euch dies, und eingedenk, daß wir schneller segeln — besser Luhf, die Windseite, halten — auch schon beklommen? *) Wir nehmen's an. Nun angenom-

*) Das eigentliche Schnellsegeln wird bei Seeleuten verstanden, daß ein Schiff besonders gut gegen den Wind aufzuarbeiten, zu kreuzen, im Stande; und daß bei einem schräge von vorne kommenden Winde, es noch eine besonders gute Fahrt läuft. Mit vollem Winde, oder den Wind von hinten, sagt man, segelt ein Bund Stroh auch. Und bei bequemer Ladung, bei leichtem Winde, mag ein trächtigeres Schiff es einem schärferen und scharfen wohl zuvorthun: schwer geladen, und bei starkem Winde aber, ist überall der Vorsprung auf des letzteren Seite.

men: Ihr habt einen gewissen Bestimmungsort über See; ihr lauft aus mit einem guten Winde, bei welchem ihr bekanntlich es scharfen Schiffen wohl verthut: wir euch nach — wir wollen euch ja nehmen! Unterweges nun drehet sich der Wind contrair, oder nur so viel, daß scharf bei dem Winde, ihr den Bestimmungsort nicht erstreichen könnt: dies eben Wasser auf unserer Mühle — wir holen euch ein! und natürlich, die Windseite von euch, die halten wir. — Wisset also: Wir nähern uns, wie's uns beliebt; ihr euch uns nicht — weil der Seitenwind euch d'ran verhindert. Wir laufen ab und zu, wie's uns beliebt zu rasten. Wir laufen auf unglücklichen Fall, weg von euch, nämlich in den Wind auf: ihr aber könnt nicht rasten, wenn wir's nicht haben wollen; und entlaufen könnt ihr uns nicht, weil, vom Bestimmungsorte abgeschnitten, der Wind euch hindert. — Vom Geist geredet: Unter solchem gerade obwaltenden Bewandnisse, mag euer Geist wohl in den Hosen stecken — und das ist halb verloren! Jetzt nur heran! Erstlich, habt ihr nun unsern Pulverdampf, der, in etwas, zugleich uns euch verhüllet. Eure Schüsse heruntergerichtet — weil, durch den Andrang des Windes, eure Schiffe sich über- und von uns abneigen — gehen mehr hinein in's Wasser, zu öftern über uns hin, oder bei uns nieder. Andere eurer Grundschüsse — wir, für euer leichteres Geschütz, schon mehr in Entfernung — gleiten an unsern scharfen Schiffsböden, die durch die

Ueberneigung nach euch zu, sich noch schräger machen, schon ziemlich ab. Uns hindert kein Pulverdampf; und unsere Schiffe sich weniger nach euch überneigend, schießen wir, bei gerade über's Wasser gerichteten Schüssen, euch in die steilen Seiten, die ihr nur so besser präsentirt: auch schon derber schießen wir, bei etwas schwererem Geschütz. Unsere Kanonen laufen von selbst zu Bord, die eurigen müßt ihr hinarbeiten. Sie liegen bei uns, weil aufwärts gerichtet, bequem für's Laden; die eurigen, heruntergerichtet, unbequemer: und — wir feuern schon deshalb, ein Guttheil Schüsse mehr. Wir schlagen, der Vorzüge und Ueberlegenheit bewußt, überall mit mehr Courage! und, ihr seht wohl ein: Passiret nicht eben ein halbes Wunder! ihr mögt die Flaggen streichen — seyd, gute Priesen! und das nämlich bloß, weil unsere Schiffe mehr befähigt, und sie uns Geist und Fähigkeit verliehen. —

Vor den Wind, hättet ihr nun noch entlaufen mögen. Doch wohin? Freilich, hättet ihr die weite See vor euch gehabt. Das aber nicht! ihr hättet schon auf den Strand laufen müssen. Wir reden aber nicht vom „Weg- und auf den Strand laufen:" vom „Schlagen" reden wir!

Ihr sagt: Andere Schiffe haben und bekommen im Allgemeinen wir nun einmal nicht: oder wie wäre es zu machen? — Wir aber wollen auf die Kunst des Schiffbaues hin! denn vermittelst

derselben, und dann bei sonstigen Förderniſsen, wäre eben ein Wünschenswerthes in diesen unsern Stücken zu erzielen. Und das zwar:

Nach dem Stande gegenwärtiger Dinge in der großen Welt, ist für Deutschland die bessere Seegeltung so nöthig, wie das liebe Brod; die Frage ist für Deutschland eine Lebensfrage! für's Brod, für's Leben! aber mag man auch wohl Etwas thun, und Schwierigkeit dabei nicht achten. —

Gesagt also: Unsere Rheder wollen durchgängig trächtige Schiffe, weil sie ihrem Vortheile besser entsprechen: solche Schiffe nun aber eignen sich für ein heranzubildendes Kauffahrtei-Kriegsschiffwesen nicht! und wollte man daher sich mit den Rhedern in Einverständnisse setzen, um mehr scharfe Schiffe bauen zu lassen; so müßten für ihre Opfer an ihren Vortheilen, sie schon solche Entschädigung genießen, als ihnen würde ausreichend erscheinen.

Zu einer solchen Entschädigung wäre Deutschland, vermittelst des Zollverbandes, im Stande: wenn es nämlich, für die Bevorzugung der eigenen Schifffahrt, Navigationsgesetze einführte, und dabei zugleich zu Gunsten solcher nach bestimmtem und genehmigtem Plane erbaueter, auch etwas bewaffneter und etwas stärker bemannter Schiffe, noch gewisse Zollerleichterungen oder Prämien einführte — natürlich, die Küstenländer und die Hansestädte im Zollverbande einbegriffen betrachtet.

So ganz unbedeutend könnte solche Entschädigung aber schon nicht seyn; denn der Unterschied macht sich für einen Rheder ziemlich erheblich, und auf die Rede von Schnellsegeln, würde er nichts zu gute thun, weil man jeden Ortes sehr auf die Schiffe hält, die man eben besitzet, und durchgängig meinet, sie segelten so gut als nur zu wünschen! Am besten wäre es jedoch auch wohl, zuvörderst etwas von einer Einräumung zu erkennen zu geben, und, jenachdem es sich mit dem neuern Schiffbau ausweisen würde, weiter zu ermessen: während dann auch einige Bevorzugung, in Befrachtung der ausgezeichnet honorirten Schiffe; etwas niedrigere Assecuranzprämie; eine außergewöhnlich bevorzugte Klassicirung bei den Assecuradeuren, oder ein längeres Verweilen in der besten Klasse, zum Antriebe würde gereichen.

Uebrigens kann bei flachen Fahrwassern und bei bestimmten Frachten, es auch der Fall seyn, daß von gewohnter trächtiger und flachgehender Bauart durchaus nicht abzugehen steht; und wäre dann, sofern die Staatsmacht auch bei solchen Umständen etwas zu wünschen hätte, irgend eine Honorirung etwa genug; und Vorzug in Befrachtung und bei Assecuranzen, dürfte ein Fernerweitiges schon thun. So ließen sich auch von unsern größten Schiffen, die ein hohes Zwischendeck haben, zu kleinen Linienschiffen einrichten: 32 Kanonen, oder noch ein paar

mehr, würden sie führen können; indessen die schärferen von diesen, Fregatten mit zweien Lagen vorstellen könnten.

In wie weit dabei nun aber die Kunst, von der gemeint ist, daß man sie habe! eine eigentliche gültige und entscheidende Rolle anträte, so diene:

Sey eingeräumt: Vieles beruht auf nationale Eigenthümlichkeiten, in den Völkern selbst; mehr noch aber mag beruhen, auf die Richtung, die bloße Umstände geben. Was die Griechen geleistet, das wissen wir; und es ist angeführt worden, welche Umstände zu den Fähigkeiten ihrer Schiffe beigetragen — wie diese wieder die seekriegerischen Eigenschaften der Griechen gefördert. Indessen lernt jede seefahrende Nation, auch ohne alle eigentliche Kunst, sich Schiffe in einer gewissen Vollkommenheit bauen, die für ihre Fahrwasser, für ihre Gebrauchszwecke, für herrschende veränderliche und stürmische, oder für mehr feststehende Witterung, am geeignetsten sind: und noch sind es die Wilden der (meine ich) Ladronen-Inseln, die unter den Umständen ihrer in Einer Reihe, gerade queer unter einem immerwährenden Passatwinde gelegenen Lande, Fahrzeuge von 40 Fuß lang, auf der einen Seite 1 Fuß 8 Zoll, und auf der andern 10 Zoll, also schief, und im Ganzen nur 2 Fuß 6 Zoll, breit; mit einem Mast auf der Einen Seite, für ein großes dreieckiges Segel (die

Fahrzeuge, von den Engländern „Flyingproas“ genannt) besitzen, womit sie, bei einem angebrachten sogenannten Auslieger, und mit stets einer und derselben, der breiten Seite dem Winde zugekehrt, dabei unter Hinter- oder Vorderende keinen Unterschied machend, unglaublich schnell segeln — am schnellsten von Allen auf der Erde bekannten; und haben die Engländer ein solches Fahrzeug, bis zu der Vollkommenheit, nachzumachen vergebens versucht. Denkbar müssen diese Wilden, in ihrer Art, auch ganze Seeleute seyn! Ihre Fahrzeuge aber sind für uns unpractisch, weil wir keinen immerwährenden Passatwind haben; und eine Bestimmung in einer Linie hin und zurück, auch kaum anders als bei Fähren der Fall.

Das genannte Beispiel wollen wir auch dem stolzesten Theoretiker vorhalten. Aus naturbedürftigem und naturgemäßem Bau, wird auch die Kunst — die größte Kunst! am schlagendsten erweis't sich dies sogar bei — Wilden! Und was sollten am Ende wir, aus aller unserer Kunst wohl mehr herauszubringen wissen, als ein fortwährender gleicher Gebrauch, und ein stets besseres Anpassen, herauszubringen weiß? Des Streitens aber können wir füglichst enthoben seyn: denn bei Dem, worauf wir hier hinaus wollen, käme es doch wie es müßte; bei solchen Disputationen gelangten wir leicht zu weit; würden etwa veranlaßt noch weiter einzugehen; könnten mit Mei-

stern, die in die eigenen Werke verliebt; mit Rhedern und Schiffsführern, die an ihren Schiffen sich genügen lassen, ohne Mängel zu kennen, oder so leicht erkennen zu können, es leicht völlig verderben: und übrigens, was sollte bei Absichten, die doch endlich auf Verträge hinauslaufen, das Streiten? Nein, sehr Vieles kann nachgegeben werden! Es mag angenommen seyn: Seit Jahren habe sich unser Schiffbau so sehr verbessert, daß dagegen die Griechen mit ihrem Schiffbau nicht weiter zu beachten: nur so lange die Griechen schärfere Schiffe haben, muß die Fähigkeit des bessern Windseitehaltens für sie vorbehalten bleiben — und Das wäre schon genug. Es mag eingeräumt werden: Kauffahrer müssen Kauffahrer bleiben; bei ihnen sey, für uns, doch besser nur von einer gewissen Mittelweise im Scharfbau zu reden; und ein Feldgeschrei von „scharf, scharf!" wollen auch wir nicht erheben — da überhaupt die Uebertreibung auch für schädlich zu halten: dennoch aber bleibt der Gegenstand; bleibt, selbst für Schiffe gewohnter Art (nämlich wie auch diese in Zwecken dürften passen): dennoch bleibt die Rede für die Kunst!

Es kann angenommen seyn, die Gewohnheit mache bei unsern Schiffbauern gar keinen Unterschied — ob sie Schiffe trächtiger bauen sollen, oder schärfer und scharf. Es könnte, wenn wir es nur so ganz wollten! auch Andern eingeräumt seyn,

sie besäßen die ganze Kunst, auch wenn, ohne irgend sich mathematisch und grundsätzlich geregelt zu haben; bei einer Traditions-, und Copier-Praxis; bei bloß eigenen Einfällen oder Begriffen, von dem was für geforderte Schiffseigenschaften erheischet, und bei Arbeiter-Erfahrung; oder aber bei der Methode eines in jüngsten Jahren aufgekommenen, allen Riß auf dem Papiere fast gänzlich überflüßig machenden, aller Berechnung und Theorie hohnsprechenden Modellschneidens (welches sonst auch wieder gar nicht übel, auch gewissermaßen einen Allgemeinfortschritt in sich birgt) sie glauben, schon alles Mögliche zu besitzen! könnten es auch Solchen, die wirklich über das Gewohnte hinweg, die der Kunst sich befleißigt, ihr alle Ehre machen, und alle Anerkennung verdienen, immerhin gleich, oder wohl gar zuvorthun! dennoch aber bleibt die Sache, was sie ist — weil, für was in Wirklichkeit befähigt? sich beleglich und beweislich würde finden müssen.

Von selbst versteht sich übrigens, daß die Wissenschaft für jede Art von Schiffen, ob trächtig, schärfer oder scharf, gleich sehr in Betracht kommt, oder aber kommen müßte! Und eben ist es auch ein Hauptstudium, dem Rheder in Lastenträchtigkeit zu genügen, und dabei zugleich einen möglichsten Grad des Schnellsegelns zu erreichen. — Denn, dem Rheder muß in dem, was er begehrt, und in dem, was er sonst

füglich begehren kann, möglichst gedienet werden: bringt aber sein Schiff einige Lasten mehr hin und zurück, so macht das schon einen angenehmen Frachtaufschlag für ihn. —

Ich sage: Der Wortstreit, über das Vorhandenseyn oder Nichtvorhandenseyn der Kunst, und zwar bei Schiffbauern, die solche zu besitzen vermeinen, mag gutentheils dahingestellt bleiben. Denn, soll nach unserm Princip, wenn bei den Griechen in der Handelsschifffahrt, ein Kriegsschiffwesen durch Umstände veranlaßt, gleichsam von untenauf entstanden, bei uns ein Aehnliches hervorgebracht werden, und zwar unter Bewandnissen, die dem entgegenwirkend sind! so müßte schon eine solche bestimmte Anregung von Oben kommen, die ausreichend wäre, die Entgegenwirkung überzubalanziren. Und eine Regierung, hätte sie sich die Sache überlegt und sich entschlossen, wäre sie zu Zollerleichterungen, zu Prämien, zu Honorirungen, bereit, müßte sich doch jedenfalls von Demjenigen ausreichend überzeugen, was man ihr zur Anerkennung, und zu einer nöthigen Einregistrirung, vorzeigen würde! — Auch wenn unter Umständen, nach Maaßgabe der Fahrwasser und der Bestimmung, trächtigere Schiffe dienen müßten: die Regierung müßte sich doch Ueberzeugung von der wirklichen Tauglichkeit verschaffen! — denn, ein besonderer Zweck stünde in Erzielung, und Regierungsordnung erforderte es absolut! Entsprächen

aber schärfere oder scharfe Schiffe, nicht gehörig den von ihnen zu verlangenden Eigenschaften im Segeln, so entsprächen sie auch überall den Absichten nicht, denen sie sollten entsprechen: und wäre es überdem um den geopferten Ladungsraum Schade; während ein gut construirtes trächtiges Schiff, immer gleich gut, und besser segeln mag, denn ein verconstruirtes scharfes, und dabei jedenfalls mehr Ladungsraum, mehr Frachtverdienst, hat.

Vor der Regierung also — was träte ein? Auf bloße künstlich verzierte Linien-Risse, wäre nichts zu statuiren; auch nicht auf Modellchen; auch nicht nach dem Anschein von Schiffen in natura, und darauf begründetes Dafürhalten, von Kenner seynwollenden oder seynsollenden Personen — denn Dergleichen ist sehr täuschend, und selbst der erfahrenste Constructeur, kann nach dem Anschein in natura nur ein sehr bedingungsweises Zeugniß abgeben: vielmehr bliebe einzig und allein, durch mathematische, wenn sonst auch bloß simple Risse, beruhend auf anerkannte theoretische Grundsätze, und auf sonst eigene Erfahrungsbegriffe und -Ideen, Beweise zu führen — und zwar nach Exempeln, die sich aufgestellt befinden, und die im Gebrauch bewährt sich bewiesen.

Darzulegen wäre demnach: Ob die Hauptmaaßen, die ganze Schiffsform, zumal die des im Wasser zu gehenden Theiles, nebenbei auch diese und jene Anordnungen, und die practischen Dimensionen, zu ap-

probiren? Ob das Gewicht einer Wassermasse des im Wasser gehenden Theiles, mit dem Gewichte des ganzen Schiffskörpers (sammt Masten, Takellage, Segeln, Ankergeräthe, Tauen, Mannschaft, Proviant und Wasser, zur Reise ausgerüstet, — hinzugethan, das Gewicht der Lasten die das Schiff zu tragen bestimmt) harmonire? Ob die Berechnung ein gehöriges Gleichgewicht des Wasserraums, nach der Länge des Schiffes, auch ein passendes Moment gegen des Windes Seitendruck in die Segel ergäbe? Ob nach guten Grundsätzen, für's Segeln und Luhfhalten, Steuern, Wenden, für bequemes Verhalten in See, geformet geworden? Ob die Bemastung in verhältnißmäßiger und bestgehaltener Proportion? u. s. w. — als Dinge, und größte Hauptsachen! worauf es zunächst ankommt: und worauf dann die Praxis, als mehr Arbeitsbewanderungssache, eintritt; — Dinge, die die Kunst, so weit sie gediehen, und so weit nicht ein Nachgeben des Mathematischen erheischet wird, durchaus geltend machen: und wobei, wie gesagt, sich dann ausweisen würde, ob bei den Betreffenden die wirkliche Fähigkeit vorhanden?

Bemerkt mag werden, daß Constructeure auf Marinewerften, von Zimmermannsarbeit selbst wenig verstehen mögen. Aber bei dem, was ihnen obliegt, erlangen sie Bewanderung mit der Arbeit, denn sie wohnen darunter; sie gehen mit Schiffen, und mit Schiffsführern um; lassen sich das Nöthige

zumeist wissenschaftlich angelegen seyn, und der Schiffbauer auf einer Marinewerfte, ist wieder eine andere Person: nur der Kauffahrteischiffbauer muß fähig seyn, beide, Constructeur und Schiffbauer, zu vertreten.

Wieder aber, braucht unter Kunst und mathematischer Berechnung nicht eben Alles verstanden zu seyn: vielmehr ist auch, bei erforderlichen Seeschiffseigenschaften die einander widerstreiten, ein bloßes Taxiren erheischet. Und eben so, kann auch nicht immer dem Auge nur Genüge geschehen: es muß sich Seeschiffsauge zu seyn gewöhnen. —

Die Mathematik muß in gewissen Stücken nachgeben; denn, Balanze soll seyn! und doch nicht so ganz. Die Lasten des Vorschiffes und das Niedersenken desselben in hohler See, erheischen eine Zugabe für Unterstützung. Wir mögen die, durch die Vorderschiffsform bewirkte, Verminderung des Wasserdrucks berechnen: darin aber zuviel gesucht, ist leicht gar zu viele Unterstützung verloren. Und scharfe Wasserlinien zertheilen das Wasser zwar leicht: aber ein gestreckter Mittelschiffs-Belauf, der selbige stumpfer macht, geben durch vermehrte Segeltracht wieder Force, und der Ladungsraum gewinnt obenein. Das Hintertheil soll das Wasser leicht von sich lassen: will man darin aber dem Auge zu sehr nur gefallen, so ist wieder hinten die nöthige Tragfähigkeit dahin; das Schiff lenzet schlecht (bei starkem Winde vor

den Wind segeln) und ist wohl genöthigt, eine contraire, aus einer guten Gelegenheit zu machen. Nur ganz hinten darf nicht zu voll gehalten seyn, und der untere Schnitt will unbeschadet sein Recht. Dennoch aber bleibt die Kunst, was sie ist: auch das Tariren muß sie leiten und bestimmen. —

Wieder, leidet die Berechnung auch gar keine Abweichung, sie kann vielmehr nicht genau genug genommen seyn; und wer darin, und von sonst Gebührendem, bei Segelschiffen sich unterrichtet, der wird auch Dampfschiffe bauen, ohne fremde Hülfe zu bedürfen. — Diese, Dampfschiffe nämlich, dominiren zur Zeit, und werden, was auch einzuräumen ist, etwas Künstliches zu seyn betrachtet: dennoch bleiben sie Segelschiffen untergeordnet. — Der Mechaniker macht die Uhr, wir das Gehäuse. —

Ueberhaupt, wer in die Schiffseigenschaften und in Dasjenige, was ihnen entspricht, sich hineinversetzt befindet, Dem macht kein Schiffsgefäß eben Unterschied. Und wo Dieses und Jenes durch die Art des Schiffes bedingt ist, da muß das auch gelten: wie denn bei anerkannten Maaßen und Dimensionen, die längst bekannt, die weitläuftige Berechnung eben nicht nöthig ist. Schon Vieles mehr ist es, wenn ein Schiffbauer wissenschaftlich geregelt sich befindet; — er weiß was er thut und lässet! Sehr verschieden ist, auch nur zu bauen nach irgend Maaßen, die ein Rheder sich

gemerkt: das Schiff dann tragend so viele Lasten, als sich befinden mag.

Auf Treffer kommt es übrigens bei Schiffen nicht an. Dies ist meistens doch nur ein Gerede, was am besten passend ist für Solche, die auf's Treffen bauen — nur bauen können! Freilich, mögen diese und jene Nebendinge, z. B. die Bemastung und die Stellung derselben, einen Unterschied machen, auch selbst bei zweien, nach Einem Riß, ganz gleich gebauten Schiffen; und in Dingen die den Schiffsführern anheim, z. B. in der Takellage, Stauung, Zuladung, mag es darauf ankommen, das gerade Zuträglichste zu beobachten, zu treffen, zu halten; auch macht, ob ein Schiff herzhaft gebraucht und gut gesteuert wird, oder nicht, natürlich sehr wesentliche Differenz: ein eigentlicher Schiffbauer aber muß seiner Sache im Ganzen sicher seyn; kann bei der Rede von „Treffern", sich nur zu nahe gesagt fühlen: darf in „Mißtreffer" keine Entschuldigung suchen! Mag er aber Schnellsegeln verbürgen: für schneller, denn ein besonderer Schnellsegler! — und versteht sich: „Schnellsegler", je nach der Art, ob er ein trächtigeres oder schärferes Schiff zu bauen übernommen — dafür wird er sich hüten, das muß sich zeigen.

Es heißt auch von Schiffen, die schnellsegeln, man sehe es ihnen nicht an, könnte nach Diesem und Jenem, was gar nicht recht anscheinen wolle,

nicht dafürhalten, wäre nicht bekannt, daß das Schiff ein Schnellsegler sey: das aber zu erkennen, dafür müssen die Grundsätze vom Schiffbau innewohnen, sonst mag der Sachkundigste wohl stutzen; und Solche, die in gefälligen Beläufen, die sie für unverbesserlich halten; die nur nach dem äußeren Anschein zu urtheilen pflegen, daß an ihrer Schiffsform das Wasser nun auch gar keine Hinderung üben könne, und die in Arbeitererfahrungen Alles nur suchen! Die wissen das nicht. — Auch mag ein Schiff, das auf der See ein ganzer Segler sich beweiset, auf Flußwasser wohl übertroffen werden: wo liegt Dasjenige, was solchen Unterschied hervorbringt, verborgen? Auf der See jedoch, da nur kommt das Segeln in Anschlag, denn hier gilt es den langen Weg möglichst bald zu überkommen. —

Es handelt sich hier einwenig von Hauptsächlichkeiten; deshalb lassen wir uns auch auf allerlei Nebendinge, Faseleien, nicht ein: reden unter unserm Thema auch nicht von „stark, stark" u. s. w., um zugleich kriegsartig zu seyn — kugelfest zu seyn! denn ein gut construirtes und sonst gut gearbeitetes Schiff, was auch leichter ist von Holz, hält sich von selbst mehr ineinander, ist zäher, segelt besser, hat nicht so vieles unnöthiges Gewicht: und will man einstens schweres Geschütz darauf setzen, so beschlage man es, unter Kupfer, mit dem bekannten derben Filz-Beschlag, dann wird schon die Dröh-

nung nichts thun — leck wird es so leicht nicht werden. Indessen halten wir es mit verhältnißmäßig recht derbem Geschütz, weil immer derberes Geschütz z. B. an der Ordnung kommt.

Freilich, müßten bei nöthiger Selbstausbildung, und dabei zugleich in Anspruch genommen durch Broderwerbspraxis, wir unsere Schiffbauer fast bedauern — gleich jetzt unter bewandten Umständen, was noch mancherseits geleistet wird, wirklich zu bewundern: doch die zu genießenden Bevorzugungen, und der deutschen Schiffbauer Ehre, blieben auch zu bedenken; während denn auch zugleich mehrfache Bildungsgelegenheit eintreten würde, und — müßte.

Jedenfalls aber gebühret dem besagten kunstlosen Modellschneiden (als recht gute, aber auch sehr verwerfliche Methode) die Kunst in Wirklichkeit gegenüber. Ganz ansehnliche Schiffe lassen sich nach der Methode bauen, dem Anschein nach, gleich nach allen Regeln der Kunst; auch mag jeder Schiffbauer davon Gebrauch machen, sich in Nebenstücken, oder von der Ansicht seines Schiffes zu vergewissern, und dies so mehr für den Rheder, der solcherart besser urtheilen kann, denn nach einem Riß: doch muß er in allen Hauptstücken, weit besser nach seinem Riß zu beurtheilen verstehen; darf sein Modell nur allein von diesem entnehmen; muß — und wer seine Sachen kennt, der kann das nur — es hassen, seinen Riß gar abzuschreiben nach einem solchen Modell! Rück-

sichtlich solcher Methode, käme also eben recht zeitgemäß die Marine-Idee. — Eine Holzschuh-Methode, mag die genannte zu heißen seyn! und jeder eigentliche Constructeur muß sie dafür erklären. Man hat sie ungefähr, wenn man ein kleines Holzschuhlein macht, ihn auch etwa fein polirt, dann mit einer sehr feinen Säge in Scheiben zerlegt, und darnach in vergrößerter Maaße sich ein Ungeheuer von Holzschuh macht. —

Bildungsgelegenheiten träten ein. Denn, sollen Schiffbauer ihre zu bauenden oder gebaueten Schiffe approbiren lassen! so muß auch bei einer Regierung die Fachkenntniß dafür vorhanden seyn; und welches eigentlich nur da zu erwarten, wo Regierungswerften bestehen — als womit, wie angeführt, Preußen, mit der Korvette zu Stettin, den Anfang gemacht.

Regierungswerften aber können nur die wahren Schiffbau-Bildungsinstitute seyn — weil auf diesen die Wissenschaft, in Vereinigung mit höchster Praxisaccuratesse, betrieben werden kann; und wohingegen dem Kauffahrteischiffbauer die Billigkeit und sein Bestehen zunächst liegend bleibt. Auch ist es bei diesen eine Seltenheit, daß für wissenschaftliche Unterweisung sie sich eignen; wie denn die wenige Geneigtheit bei ihnen dafür, und daß sie ihre Zeit der Arbeit widmen müssen, diese dem Unterrichten nicht widmen können, die Seltenheit vermehrt. Wir finden daher

in unserer ganzen Gegend, und wer weiß, wie weit! für junge Kauffahrteischiffbauer auch durchaus kein Unterrichtsinstitut: vielmehr muß jeder, dem nicht sehr begünstigte Verhältnisse die Hohe-Schule einer Regierungswerfte benutzen lassen, sich mit allenfallsigen Neben- oder Winkelgelegenheiten behelfen; oder aber mit Selbstübung, bei etwaiger Nachforschung in Büchern, die, weil durchgängig in fremden Sprachen geschrieben, den mehrsten unverständlich sind, übrigens auch so sehr im Dunkeln lassen, daß es meist nur bei einem knechtischen Nachbilden verbleibt.

Was also reden wir überhaupt von „Kunst"! wo gar nicht einmal gehörige Unterweisungsanstalten dafür bestehen? wo übrigens noch die Mehrzahl, in leerer Ignorance, alles Theoretische zu hassen pflegt, wie die Nacht! und es am Ende doch nur bei den beliebten Ueberlieferungen, den eigenen Ideen und Begriffen, bei den gewohnten Weisen, verbleibt, oder man die neuere Modellschneidemethode benutzt?

Auch der Wissenschaft zu Gunsten, müßten also in Norddeutschland Regierungswerften entstehen. Und wollten im Angehenden die Regierungen irgend Etwas; so könnten sie eigene Werften zu halten gar nicht umhin! — da sie sonst auch nie und nimmer damit in's Klare kämen, was für die einstige Armirung und Equipirung von passenden Kauffahrern nöthig seyn würde, noch sich auf die nöthigen Veranstaltungen und Kostenanschläge gefaßt könnten befinden.

Wie aber Regierungen, wenn plötzlich ein Krieg eintritt, und nun doch ein Kriegsmarinewesen irgendwie auf die Beine gebracht werden soll, mit alten Kasten, woran es viel zu zimmern, bald wieder zu repariren und zugleich zu ändern giebt, mit wahren, ich mag wohl sagen, Kuh-artigen Schiffen behelligt wird! davon hatte man Beispiele während des letzten englisch-französischen Krieges, und das beweiset sich auch wohl sonst an Dergleichen, wo Regierungen nicht eben ein geordnetes Marinewesen besitzen. —

Allerdings gäbe es also Vielerlei zu beschaffen, was selbst für Kriegsmarine-Regierungen so unschwer eben nicht! Doch, immer könnte angefangen werden, es später dann weiter kommen; während denn auch von Marinewerften, Constructeure zu bekommen wären, und Einer, nöthigenfalls mit Assistenten, schon bis weiter ausreichen könnte. Gehörig instruirte und routinirte Constructeure aber sind einzig und allein zu empfehlen; da ohne völlig einstudirt zu seyn, und für Schiffbauersachen zu passen, sonst Keiner tauglich dafür ist. Selbst Schiffscapitaine, und haben sie noch so lange zur See gefahren, lernen nicht die eigentlichen Sachen, die ein Schiffbauer beim Studium seines Faches sich eigen macht, und die die richtigsten sind. Oft äußern Schiffscapitaine sehr unrichtige Begriffe; und können, namentlich, sie auch unter Wasser nicht kriechen. — Sie passen sich daher besser für Dinge, die im Seemansfache bei

Schiffen gehören, und die mehr bei Beendigung der Arbeit in Betracht zu ziehen sind.

Ueberhaupt bliebe zuvörderst zu versuchen: dann weiter zu sehen, welche Resultate, auch für des Landes Commerzflor, könnten erwachsen. Und an und für sich erheischte der Fortschritt der Zeit, daß auch des Schiffbauers Kunst nicht im Rückstande bliebe; daß sie etwas außergewöhnlich aufgeholfen würde! — wenn es sonst nicht zu erwarten. So viele Tausende für Sang, Musik und Tanz? — Freilich, zarte, das Gefühl erhebende Künste, gegen die das Geld wohl nicht sehr geachtet seyn mag: doch ist die unsrige auch eine schätzenswerthe Kunst — sie verschafft Brod, auch Geld, andere Künste honoriren zu können. Wahrhaft empörend ist es, daß selbst von Uebersetzungen im Gebiete des Schiffbaues, wir nur einwenig Altes, nichts des Neueren besitzen: indessen an ein dergleichen selbstständiges deutsches Originalwerk, wohl kaum gedacht werden kann.

Wie aber würde irgend eine wirklich den Fortschritt des Schiffbaues fördernde Maaßnahme schon wirken, für Landesschifffahrt und Handel? Was wäre es, wenn eine Regierung etwas daran verwenden würde? Käme es auch vielfach wieder ein? Welche Seegeltungszwecke wären jedenfalls errungen?

Daß von der Regierung eben der Anstoß komme! das wird zumeist in monarchischen Staaten erwartet: kommt er nicht! es mag in gar manchen

Stücken verharren, vertrocknen, immerhin! Und, wären Ersatzbestimmungen einstweils noch zu weitläuftig: einer Regierung geschieht auch viel zu Gefallen — giebt sie nur Anklang. Verwendet aber eine Regierung auch am Schiffswesen, so bleibt das Geld doch im Lande! und Verbesserung bringt mehr des Geldes von außen in's Land herein. In der Politik aber gäbe schon die Richtung, nach einem für Krieg auszurüstenden Handelsschiffswesen, eine gewisse Wirkung. — Und wo nur nicht zu seichte Fahrwassern der Heimath, oder auswärtige Häfen, auf die gefahren wird, und bestimmte Frachten, absolute Gesetze vorschrieben; auch nicht für bestimmt sich ermessen ließe, die einheimische Schifffahrt würde leiden, durch eine auswärtige trächtigere: was käme es da den Rhedern wohl darauf an, ob der Regierung zu Willen, zur Förderung eines bestimmten Planes, für Landeswürde, zum Aufschwunge des Handels selbst, sie sich schärfere Schiffe bauen ließen? sie diese und jene Anordnungen sich gefallen ließen? — haben sie doch ohnehin in letzten Jahren, sich selbst mehr zum Scharfbau hingeneigt, und können sie doch oft ihre Schiffe kaum stolz genug bekommen!

Aufhebens von Aufopferung mag gemacht werden; aber diese läßt sich auch als minderbedeutsam betrachten, und weit kann dahingegen der Allgemeinnutzen sich erstrecken! Wohl würde eine planmäßige Ausgedehntheit auf Landeshandel und Schifffahrt

wirken; auf den Seemannsgeist; auf den National=geist; auf allgemeine Vorliebe, für ein Streben über See: dadurch auf vermehrten Handel. — Durch Ver=wendungen in der Schifffahrt, ist überhaupt dem Lande nichts verloren; denn wir können sagen, daß Alles dafür sich im Lande ergiebt, und also was der Eine zum Vorausgaben meistens übrig hat, der Andere bekömmt. Unberechenbar und unbemerkt jedoch er=fließet Vortheil über Vortheil, wo, bei Vorliebe und muthigem Geiste, sich die Mittel für ein Erstreben, Eins durch's Andere vermehren: somit, in diesem unseren Falle, der Vortheil überfältig heimgebracht wird dem Rheder, der Anfangs sich willfährig bezeigt.

Und die Regierungen, welche die oft hohen Vereins=zollansätze beziehen, oder künftig, als im Vereine ein=geschlossen, beziehen würden, könnten davon doch auch wohl Einiges, zu Gunsten des Schiffbaues und der Rhedereien verwenden! —

Gesetzt: Die Südsee=Fahrt! — Weshalb nicht auch Südsee=Compagnien gebildet? — Ein freies Revier! auch noch wohl Inseln zu bekommen! Allein von Bremen giengen Millionen Thaler in die Fremde, allein für Südseethran! — bis endlich die Bremer selbst sich d'ran gemacht, wie ihre amerikanische Fahrt zu leiden begonnen. — Was macht's: Es wer=den Schiffe ausgerüstet, von Materialien die im Lande; für Geld, das auch verarbeitet, im Lande verbleibet! Was macht's: Wir bauen sie korvetten=

artig, und etwas größer; legen einige Kanonen mehr darauf, und etwas größer denn gewöhnlich? Sie führen für die Fischerei, Mannschaft genug! somit auch genug, zugleich mit den Kanonen, mit den kleinen à la Paixhans, zu spielen — sich, zumal thunlichst in Gemeinschaft, zu Hause zu convoyiren; auch einwenig schlagen zu können, im Fall von Beleidigung der — Flagge! Solche Südseefahrer (Schiffe bis ungefähr 200 Commerzlasten, so daß sie zu unsern größten Kauffahrern gehören) würden sogenannte Lettre marques, oder Freifechter, seyn. Diese, und namentlich unsere Ostindien- und Chinafahrer, würden in Einen Rang eintreten: gleich wie in England, die Schiffe der Ostindischen Compagnie solche Freifechter sind, und die imgleichen, auf Fall von Krieg, Bestimmung haben.

Die Südseefischerei bildet übrigens Seeleute vortrefflich aus. Auch ist eine solche Unternehmung den Uebervortheilungen wenigst unterworfen: denn nur die Ausrüstung findet statt, und der Thran wird dem Eigner überliefert; so daß immer Jegliches unter seiner Aufsicht verbleibt, oder seiner eigenen Verfügung unterliegt. England aber encouragirt solche Fischereien durch Prämien und Rechte! —

Und auf den Orient müsse speculirt werden. Hier sind ohnehin, der Seeräuber wegen, bewaffnete Schooner oder Briggs vonnöthen.

So etwas von „Flotte" augenblicklich! Sollte nicht anmuthigen Das, und der Vortheil? Nicht anmuthigen, einige Inseln? — wenn auch nur Koralleninseln für die Zukunft in Beschlag zu nehmen, indessen der Korallenbau sie schon vergrößern würde. — Bald vergrößern würde sich die Flotte! der Handel genießt schon inzwischen; wir haben selbst Thran, und behalten das Geld für was Anderes, für — Schiffe.

Freilich, so etwas von „deutschem" Marinewesen! Man würde spotten! Aber laßt sie die deutsche Bundesflagge mal im Ernst verspotten! und Deutschland würde eigen, im Consum von auswärtigen Producten u. s. w.? Im Fall von Krieg aber schon gut, wenn ein Seefeind mit Mehreren zu thun bekäme, und er doch an einer nur Etwas seyenden Marineart, seine Gedanken müßte zerstreuen; er sie abwenden müßte von irgend einem andern Punkte: zugleich etwas seiner Kräfte im Schach gehalten bliebe, für Bewachung.

Nehmen wir wieder ein griechisches Beispiel: Wir sehen in der Zeitung, aus Athen v. 27. August 1842, Griechenland habe, ohne die in Friedenszeiten fertige Seemacht, über 3184 Kauffahrteischiffe, für welche, bei dem ersten Aufrufe für's Vaterland, eine 30,598 Mann starke Besatzung inländischer Matrosen bereit wäre. — Wollen etwas abziehen;

wollen gar nicht sagen, bei ihnen passe eben Alles: ziehen wir indessen auch die ganze Hälfte ab, und wir werden gelegentlich sehen, wie Griechenland für Stücke vom Oriente, wenn auch bloß für Inseln, sich geltend macht! sehen, was man zu schaffen haben wird, ihnen aufzupassen — daß sie nichts nehmen, sich doch was nehmend!

Sagt: Woher kommt bei den Griechen jetzt noch solche Idee, daß ihre Kauffahrer dienen sollen im Kriege? — sind's doch bloße Kauffahrer, und weiter nichts! Ist das noch ihre Türkenkriegs-Idee? — Das sicherlich eben nicht; vielmehr erwächset bei ihren Schiffen, ihnen unwillkürlich der Gedanke; immer neu wird er ihnen! Und so! sähen wir unsere Häfen, statt zu sehr gefüllt mit Lastenschleppern, mehr voll von solchen Schiffen, als der Griechen Art, sehr natürlich erwüchse auch bei uns zu Lande, die Idee der Griechen. —

Nun aber dehne Deutschland auch mal seine Dampfschifffahrt, wohin immer möglich, aus. Seyen solche Unternehmungen, die für weitere Touren leicht nur aufopfernd, für Landesverbindungen und Vortheile jedoch unbemerkt von allergrößtem Vortheil sind, mal von Regierungswegen unterstützet — nebenbei in Bedacht auf Fall von Krieg, wo jedenfalls das Dampfschiffwesen sehr entscheidend Rolle spielen wird; und wir sehen, ob auch einwenig, Deutschland maritim in Rechnung kommt: während

jetzt, Deutschland doch wirklich unter allen Begriff von „Deutschland"! zu maritim-betrübt; — noch schlechter denn „chinesisch" da stehen würde, wenn einst nur sagen könnend zu seinen maritimen Kriegscollegen: „Ja, ja! wir warten, bis daß Sie kommen!" — schlechter, denn „chinesisch" — „warten, ohne Schuß!" (die Elbe nicht mal Eine Batterie) bis daß Sie kommen, tief in's Land herein!" —

* * *

Doch heißt es wieder, nach Ueberzeugung wieder — wir sind's gewohnt: „Welche Speculationsmethode, welches Umwegsziel?" — Nun, von nichts, kommt nichts, gar nichts; habe mein Bestes vorgebracht: nach Südseefahrt aber käme möglichst sicher was — auch wohl Inseln! — Was, England gegenüber? — Immer, immer: „England!" Wenn's aber stürzen oder bersten würde, über kurz oder lang? die Andern schon nicht so viel in Rechnung. Und stürzte England! — es gäbe rasend Beute: wer dann nicht selbst was holen kann, der kriegt auch nichts; und wer das Mehrste kriegt, ist einstweils wieder: „England!" — „Gute, gute Weile! Und hervorrufen den Geist, den maritimen Geist, aus — Schiffsfähigkeiten? Wird der ostfriesische, der oldenburgische, der hannöverische, der bremische, der hamburgische, der holsteinische, selbst der preußische Geist, sich ereifern für ein getheiltes Deutschland?" — Wir aber meinen: Für ein materiell verbundenes

Deutschland, und viel thut die Ineinanderwebung und der Ton; ein einig-edlerer, ein höherer Geist, stellt sicher sich heraus. — Doch! nichts denn Schwierigkeiten, uneingedenk der Lebensfrage? — Sey's. Wir redeten für unsere Kunst, für irgend eine Folge, brachten Realitäten dennoch! Denn, wir wissen wohl, was von den Schiffbauern der Rheder, der sonst was in sehr theuren fremden Büchern enthalten nicht weiß, bald mehr und mehr begehren wird; wie Schiffbauer ganze Mathematiker zu seyn, sich bald üben müssen; wie wieder die Neigung mehr kunstgerechter Schiffbauer, eine Einwirkung auf die Rheder üben, also eine Selbstfolgewirkung dieser Anregungen nicht ausbleiben wird: während inzwischen ein Ernsteres und Derberes, ein etwa leichter zu Ermittelndes, ein — stracks Vorhandenes, zugleich in unserm Text mag eingeschlossen seyn, und — daran knüpfet an. Nämlich:

Norddeutsch-Baltisch-Nordische Kriegsmarine.

Preußen repräsentirt zuerst etwas von Deutschlands Marine der Ostsee.*) Könnte Deutschland

*) Wir vernehmen, der König von Preußen habe über drei Fregatten und zwei Korvetten, die noch gebauet werden sollten, zu referiren befohlen: das ist wahrlich lobenswerth, und scheint's nach Etwas an! Ein Nordsee-Deutschland mag Exempel nehmen. — —

sich nun mit Holland vertragen, so hätte es schon viel; mit Dänemark — mehr; mit Schweden und Norwegen — noch mehr, in der Ost- und in der Nordsee. Kämen nun die noch jetzt isolirten Küstenstaaten Norddeutschlands, und die Hansestädte mit Etwas allmählig hinzu, und bildeten in solcher Gemeinschaft künftig ein Ganzes heraus: Norddeutschland besäße Kriegsmarine ohne Ende! — (Natürlich müßte, unter recht und billiger Ausgleichung, und bei begünstigenden Navigationsgesetzen, Alles was in Norddeutschland niet- und nagelfest ist, in den Zollverband hinein; und mit den Andern müßten brüderliche Verträge, Schutz- und Trutzbündnisse, Gemeinschaftlichkeiten für künftige Acquisitionen, zu Stande kommen!)

Und wirklich: Zu unserer Zeit! wozu könnte ein philosophisch Marinisiren eben dienen? — Dinge gleichsam, ob man spielte! — Wir wissen wohl, wollten's einstweils nur nicht wissen! — Wir sind in einer Dampfkraftzeit! Zwar genießet Europa tiefen Frieden, im jetzigen Augenblicke beinah' die ganze Welt; auch sagt man wohl, daß nichts geschehe, daß es immer zu nichts Rechtem komme: dennoch aber geschieht sehr viel — bei Maschinenbau, Manufacturen-, Fabriken- und sogenanntem Kulturfortschritt, wo nicht gewaltsam (wie in China und Afghanistan) doch diplomatisch — durch Tractate,

Tractätlein, Bibeln. Die Atmosphären trübten und lichteten sich mannichfach; und beim diplomatischen Spiel gewann fast immer Einer: England. Und England hat vermittelst Opiumkrieges, sich Löcher in China gemacht; in Indien sich nördlich ausgedehnet, durch zurückkehrende Kriegskräfte hier seine Macht befestigt; sich im Oriente den Uebereinfluß, den Weg nach Indien, gebahnet. Es hat seine Differenzen mit Nordamerika geschlichtet einstweils; zügelt das vermessene Frankreich; dominirt in Portugal und Spanien; lenkt mehr und minder in Europa, lenkt überall: und das mit Einem Mann, ohne allen großen Prunk, mit einem „Sir", an seiner Spitze — in Folge von Dampfkraft, Schifffahrt, Handel, Industrie. Und einen ungeheuren Satz that's mit Peel — das Unerwartetste von Allem: urplötzlich zog es eine andere Flagge auf; eine Weise, die fast aussöhnen mag; eine Weise (ob sie dauern wird?) von Folgen unabsehbar! Es hat mit Rußland sich gestellet: dies ein bedeutungsvoller, ahnungsvoller Umstand. — Und England wird fortgetrieben durch Kräfte, die sich nicht steuern, hemmen lassen — magisch. Die Dampfkraft, die Noth, das Interesse, Partheien, treiben weiter. Umhin kann es gar nicht, zu begehren und auszudehnen, was Erfolge und gewachsenes Gewicht begehren lassen. Man wird ein Fortwühlen, Anschein- und Geltungnehmen, sehen — großmüthig hier, bei Ueber-

fülle und in Plan, dort in Dem, was Andern doch so viel nicht nützen kann. Es gilt nicht ferner, Europa im Oriente: es gilt die Erde im Gleichgewicht zu halten! Wer da kann, der stärke sich: nicht Jedem kann's gelingen. —

Deutschland, das sich selbst ernähren und genügen kann, noch viel vergeben mag, nicht aber zu lange vergeben darf; das gebildet und kräftig, aber fast durchaus nur Landmacht ist; als solche sich nur seitwärts kümmert, seewärts aber erduldet, leidet; das viel über innere Angelegenheiten grübelt, über Andere klügelt, nicht aber politisch seeauswärts handelt: kann nur durch Seegewicht sich nöthiges Gewicht verschaffen; muß, bei dem Drange des außerordentlichsten Drängens, dies durchaus! oder zu ertragen wird es haben, was ganz in Selbstfolge, ganz in Fried' und Freundschaft, auch ohne daß ihm Jemand übel wollte, sich vorbereiten und erwachsen wird! — Der Dinge, des Fortschritts und der Interessen Lauf, geht unaufhaltsam gleich Welten rollen. So mußte China leiden, ob mit Recht, mit Unrecht, angefochten.

Seegeltung muß Norddeutschland sich verschaffen, und das auf rasch'stem Wege! An die Seite muß dagegen gesetzt werden, was irgend kann! Durchgedrungen muß werden, wie immer möglich! Und der Zollverein muß hin zur See! — Ob auch zu hoher Zoll? das kann sich später finden. — —

Und nicht abzusehen, was Hamburg, Bremen — unter begünstigender Navigationsacte, unter Garantie der eigenen Unabhängigkeit — bei neu entstehenden Gewerben, wohl leiden könnten, wenn, in Einem Ganzen eingeschlossen, Städte, wie London, Liverpool, Newyork, Amsterdam, nicht nur nicht leiden, vielmehr Welthandelsstädte sind? Was sie leiden könnten, die Länder an der Nordsee? Sie könnten nur sehr viel gewinnen.

Und dahingestellt, ob Holland sich im Handel, durch dessen Colonien, bei dessen Kriegsmacht, zu massiv bedünken mag, ob die Klauseln schwer? — während denn auch viel daran gewendet werden könnte: so schon minder abzusehen, was, für Holstein, Dänemark abhalten könnte vom Zollvereine; — was ganz Dänemark abhalten könnte, Verträge einzugehen, fast gleich im Bund verwoben? — würde es für dessen Schifffahrt gleichgestellt, begünstigt für desse'n Ausfuhr; was selbes abhalten könnte, seine ganze Seemacht für Norddeutschland dienen zu lassen, fände es sich entschädigt nach Recht und Billigkeit, und sich gesichert! — Was Norwegen und Schweden abhalten könnte, bei gleicher Bedingung von Recht und Billigkeit — versichert, auf was sie würden fußen? Und siehe da! Mehr Kriegsmarine, denn Deutschland brauchte! wäre, gegen massenhaftestes Gewicht, und in Europa's, in der Erdenwaage, Gewicht nicht nö-

thig! — und zwar für's Imponiren: denn mit dem Schlagen, hätt's noch wohl Weile.

Und wo mehr der Kunst des Schiffbaues, denn in Dänemarks Hauptstadt; wo bessere Kriegsmarine? Wo noch mehr, denn in Dänemark's anderen Häfen, des Schiffbaues Fortschritt? Wo besseres, tapfereres, Seekriegsvolk — der Engländer sich wohl schon hütend, wenn gleich und gleich. Und werden im Kriege, Dampfschiffe zwar sehr gefährliche Schwärmer seyn; so werden doch Segelschiffe immer das eigentliche Kriegsmarinewesen bilden.

So Schweden und Norwegen: imgleichen mit derbem Kriegsmarinewesen, Scheeren-, Ostsee-Flotten! geborene Verfertiger von Schiffen, *) geborenes, berühmtestes, Seevolk — Normannen, Möven! Wo mehr — bei allen Wassern, tiefen Wassern, an's Meer gebunden, und trachtend über's Meer — in Kriegs- und Handelsschiffen, für Seemacht fähig? liefernd Dampfschiffe obenein. Und schon Holz genug, während Krieg zu heitzen! Wie für Norddeutschland mehr Beispiel denkbar — dann auch maritim sich auszubilden, Muth, Einen Geist, hervorzurufen? — der Bundesalliance gehörend die Ostsee; die verschließbare Ostsee; die einen eingedrungenen Feind gefangenhaltende Ostsee; die die

*) Schweden hatte im vorigen Jahrhundert den Marineschiffbauer Chapmann, der durch sein Werk über die Kunst, selbst in England, noch „der berühmte Chapmann" heißt.

Verbindung zwischen Süd und Nord sichernde Ostsee; die stets neue Kriegsmarinen erzeugende und auslassende Ostsee! — um Norddeutschlands, des Nordens Nordsee! zu behaupten; zu unterstützen, die Nordseekriegsmarine! Norddeutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden, bildend ein Koloß! für Jeden gehörig fern zu bleiben, zu respectiren! — dahingestellt, wie's mit Rußland sich stellen würde, oder könnte.

Für jeden kleineren Staat, oder bequem gelegenen Staat, ist es jedoch ein wichtiges Bedenken, daß, sich anschließend dem großen Bunde, die eigene Unabhängigkeit und Herrschaft im Bunde verloren gehen dürfte, an Mächte die den Bund beherrschten — eine Unsicherheit größer denn alle Sicherheit, die noch eingeleuchtet hat! — Wo die Uebermacht in Händen, da ist „Vertrauen nur" nie angebracht: reelle Sicherheit muß seyn. Ohne daß ein Staat muß, ermäßigt er sich nicht: mehr als Wille und Verstand, treibt ihn der Dinge Gang.

Worin aber die Sicherheit bestehen sollte, daran stutzet auch eine sehr gescheute Schrift: sie sucht sie endlich in der „freien Presse". Doch, die freie Presse sichern — wie? Etwa durch tausend Eide? dann auf Nothfall frei schelten mögend: „Schurkereien?" — Ja, die Engländer selbsteigen gaben den Chinesen volle Preßfreiheit; ließen sie, gleich

Fischweibern, wacker schelten! Hat's geholfen? — So derber „boxing" kriegten sie! — Und scheltet nur, schelten die Franzosen nur, die Höllenrache an Cabul: die Engländer selbst, schelten sie noch mehr — daß man ihnen, wo möglich noch, vergeben möchte: aber wird's geholfen haben, wenn andere Retiraden man erleben wird? —

Wahrlich! die genannte Preßfreiheit, eine Sicherheit gleich einer Mausekneipe, Rattenfalle! Sähen gerne zuförderst solche freie Presse! Eine Sicherheit, so leicht wie Eyderflaumen — im Nu verblasen! Dänemark, Schweden, Norwegen aber, als möglichst nah' im Bund verwoben, die böten erst eine wahre, reelle Sicherheit! Die Scandinavier, diese kraftvollen Leute, versehen übrigens mit Eisen, Pulver und mit Flotten, die böten Sicherheit — für sich, und in Gemeinschaft mit den kleineren Staaten — eine Suprematie, die sonst gerne zu vergönnen wäre, die nothwendigerweise seyn müßte, zu halten in ihren Schranken.

Schweden und Norwegen wären für's gesammte Deutschland, Staaten von höchster Wichtigkeit — politisch, physisch und moralisch. Und war's doch Schweden, das vom Krummstab erlösen geholfen Deutschland! und von Napoleon! Auch ohnehin dürfte die Zeit wieder eintreten — es scheinet darnach an — wo Schweden und Norwegen von des Krummstabs Macht und Einfluß erretten müßten,

und auch von Anderer Uebermacht: bei zeitigem Verbrüderungsbündniß aber wird's verbürgter seyn.

Schweden und Norwegen, kernkräftiger unter dem weisen Karl Johann geworden (dessen Princip auch die Seegeltung ist) also für Norddeutschland ja nicht überflüssig, für Kriegsmarinewesen! vielmehr bleibt rücksichtlich ihrer zu erwarten, Deutschland bezeige sich Ein Deutschland, dabei groß! — Auf Sonder-Interessen und Sonder-Absichten müßte schon Jederseits verzichtet seyn; — Deutschland Eins durch Einigkeit, nicht durch bloße Herrschaft. Denn nicht abzusehen wäre solche Zeit; — weil Deutschlands eigene Völker sie kaum dulden würden, auch das Ausland möglichst hindern würde. Deutschland dürfte vielmehr dann hier, dann da, geholfen werden, bis (der glücklichste Fall) aus Trümmern erwüchse Eine Herrschaft, oder es, in Trümmern, den Fremden eine Beute bliebe. Wer herrschen wollte! er müßte sich ganz verschreiben: und, man führe endlich mit ihm ab. — Nur deutsch darf Deutschland seyn, will's Einigkeit; um's Deutsche schaart es sich. Nur so, wird man vertrauen auf Deutschland; nur so! kann's gelten. — Und unter Toben mag Deutschland Allianceu schließen: gedulden wird man sich; dann loben, Achtung zollen. Durch Freundlichthun wird nichts erlangt. Nach dem Compaß, Süd und Nord, muß sich Deutschland strecken, und in die Compaßrunde wird es wirken —

es wird dictiren! Hegemonie, bei halbem Gewichte und bei bloßer Klugheit, eine Idee sehr lächerlich.

Deutschland, Süd und Nord! — Oesterreich nämlich im Süden, befreunde sich, und mache es seine Donau geltend — für Süddeutschland, zu Lande und zur See! für den Orient; für Deutschland, Süd und Nord! gleich Bewohnern Eines Hauses unter Einem Dache, gleichgeschottet, mit Durchgangsthüren für Handel, Wandel, Hülfe! Durch Seegeltung, wird Norddeutschland auch dem ganzen Deutschland zu Hülfe kommen; dem bereits sich seegültig gemachthabenden Oesterreich auch im Oriente, wie etwa sonst im Osten. Von Oesterreich ist indeß erwartet, daß es endlich ein Großes thue — auch für selbes, wäre es wohl sehr nöthig. Und gesperret halten, darf Rußland die deutsche Donau keinesweges. (Bei der Triest-Wiener Eisenbahn aber macht sich Oesterreich mannhaft: im Handel gewinnen, ist in Politik gewinnen.)

Und nicht engherzig — ist Selbstständigkeit gesichert! — darf eine Stadt wie Hamburg seyn: nicht nach dem gerade Jetzigen, muß es ermessen. Durch Einigung verdreifacht sich der Verkehr, und Diejenigen, die darin theilen werden, gönnen wieder. Verdreifachen dürfte sich die eigene Schifffahrt, der eigene Handel; durch gemeinschaftliche Besitzthümer, verdreifachen sich die ganze Geltung,

der Reichthum der Privaten, der Raum der Stadt, — überall die Wirkung cubisch! —

Hamburgs uralte Admiralität entsteigt dem Staube, golden flimmert ein kühner Thurm!

Wieder aber: Wähne doch Deutschland etwa nicht, den nordischen Staaten — Dänemark, Schweden und Norwegen — wäre der Vortheil, der materielle Vortheil, eben Alles! Dänemark, gesichert unter Eifersucht zwischen England und Rußland, auch etwa zwischen Schweden und Deutschland; dann auch Schweden und Norwegen stark in sich, abwägend für sich in eigener Politik: welche Bürgschaft gewährt beim Anschluß Deutschland, als sie herüberholend zu deutschem Interesse, zu deutscher Politik? —

Deutschland, zu sehr getheilt in sich; nur rührend sich, wenn stark gestachelt; mit halber Politik; das sich neigt nach Ost und West; das sich mehrst mit eignen Grillen plagt; zu sehr beredet bloß, was Andere machen: — es gewähret keine Sicherheit! Die nordischen Staaten angefochten, dann Deutschland redend bloß! hätten sie geopfert, und dürften leiden — etwa Deutschland mancherseits sich freuend, des zerrissenen Bandes wegen. — Wahrlich! die Sicherheit müßte sich erst finden, beim Verbande selbst! — nicht bloß durch leeres Bündniß! nein, durch Gemeinschaftlichkeit in auswärtigen

Verkehrstractaten, auch mit China, wie in Gemeinschaftlichkeiten überseeischer Erwerbnisse, und dann das Band: „Ein Interesse, und — Alle angefochten, wenn Einer angefochten würde!" Vereinigt aber in der Zeit, wird man vereinigt seyn zu rechter Zeit. Und solch ein Deutschland: Getheilt, doch Eins; politisch reg= und fühlsam; regiert, und in der Vielheit frei! wohl besser, denn sonst Ein Deutschland. —

Soweit die Pflicht der Selbsterhaltung, gegenüber zu großer Uebermacht: dann aber nimmt auch die Welt die Wachsamkeit in Anspruch. Namentlich verlangt auch China — in China, der vierte Theil der Menschheit! — daß gewachet werde! Der Dinge Lauf, das Schicksal, die Uebermacht, beugte China; der Grundsatz aber: „Bis hieher und nicht weiter!" muß für China geltend werden, gleich im Oriente. Und freilich, schweigt und neiget sich die Welt; doch aber eine Welt, die auch sehr ungehorsam ist! Neue Fragen wird der Orient, wird Frankreich, Nordamerika, oder Wer oder Was sonst, schon wieder machen. —

Doch, Alles nichts? Nun wer weiß, wie der Dinge Folgen sich entwickeln, — was China, Indien, der Orient, für sich entwickeln mögen? Sey Afghanistan's erinnert! — Aus Mind'stgeachtetem, aus dem Verborgendsten, pflegt Größtes wohl zu kommen! Könnte die Menschheit von Großem zu

Großem schreiten nur, sie überschritte sich im Fortschritt, sie überschritte des Unterganges Rand. —

Mögen aber Deutsche und Normannen eingedenk der Stammverwandtschaft seyn. Möge der Verbindungsfortschritt sie sich näher führen — sie sich näher kennen, verstehen lernen; daß der allgemeinen Stimme Macht wiederhole immerdar: Durch Gemeinkraft zur See und zu Lande, zu Lande und zur See! werden Deutschland und der Norden, der Norden und Deutschland, zügeln die wildrasenden Elemente, die Erde balanziren!

* * *

Schließen wollen wir jedoch mit solchem Größtartigen, bei welchem Verhältnisse, Neigungen, Abgunst in Interessen u. s. w., auch mächtig mitsprechen, eben nicht: wir kehren vielmehr lieber zu Dem was für Deutschland selbstständig passen kann zurück.

Und solch eine Coalition, England gegenüber? — Freilich, wenn die Zustände es nöthig machen würden: sonst, weshalb eben das? Deutschland eignete sich dann zwar zugleich so besser, für Alliance mit den nordamerikanischen Staaten, mit Frankreich, auch mit Rußland; aber imgleichen mit England, und dies wäre ein groß Ereigniß! — Bereits oben ist gesagt: „Wollte Deutschland halb Twist und Cattun

seyn! es wäre England lieb. Jedoch wollen wir auch darauf hinaus: Ein vollgeharnischtes Deutschland, wenn dabei nur für Stoffe und Sachen nicht zu uneingänglich, könnte England noch immer recht lieb seyn: in Zukunft aber für selbiges, und auch für sich, so nützlicher;" — und zwar würde ein gewissermaßen eisenbeschlagenes Deutschland sich auch fester befinden, gegen Einflüsse die nicht taugten; es würde selbst eine gewisse kräftige Lenkung auf England ausüben können, zum moralisch wirklich Besten: während zugleich es suchen müßte, auf der andern Seite mehrfach wieder zu gewinnen, was es auf der Einen würde opfern. — Ohne nämlich England ausreichend gewachsen zu seyn, meinen wir, wäre ein Naheanschließen wohl sehr riskant.

Vielfach ganz nett hat indessen England, in auswärtigen Politiken, sich gemacht unter Peel. Hoffen wir, es werde ihm gelingen, solche Politik zu befestigen für die Zukunft; auch ein besseres Princip für Colonien hervorzuschaffen. — —

Mehr aber noch, denn nach dem englisch-chinesischen Frieden, hat durch die Annäherung zwischen England und Rußland, die Erde sich gekentert. — Ob solches Bestand wird haben? — Wohl möglich, mindestens so ziemlich, oder doch so viel als nöthig. Vieles hat für Englands Interesse, Rußland noch im Behalte. — Ein Grund, heißt es, sey zuvörderst nur geleget worden, und in der neulichen serbisch-

türkischen Frage hat sich wohl merken lassen, wie auf solchem Grunde die Dinge wachsen! Schon tüchtig wird aufgetreten werden müssen, ein aufwägendes Verhältniß wieder herzustellen, sonst kommt man nach diesen und jenen sich ereignenden, oder auch sich verschafften Annehmlichkeiten, endlich in die Enge doch — sich dann herausklopfend Ein, ein würdigstes Deutschland, wer klug seyn, am besten das Hinausklopfen verstehen wird — —

Die Dampfkraft, die direct und indirect überall ihre Welt- und Völkerrolle spielt, stets noch ärger spielen wird; die die Staatenspeculationen mit einander ringen macht; die mit Räderwerken, mit millionen und aber millionen Händen, Fingern, des Lebens Mühen stets mehr noch übernehmen, dadurch steigend höchst Reiche, und gar zu bitter Arme machen wird: will Ungewohntes in Masse, will endlich ein noch Ungekanntes, ein billigst Ernährendes, in Ersatz; oder alles gemachte Gleichgewicht, mag, eher denn gerechnet, überkippen! — ein Resultat, gleich auch endlich eintreten müßte, würde eine stets kleinere Zahl von Reichen immer emsiger, und eine stets größere Zahl der Armen immer träger. Das Gleichgewicht, das Arbeit unter Menschen ist bestimmt zu machen, das wird zerstört; die weiteren Folgen müssen dem entsprechen: — glücklich, wenn bei einer Masse von Ausfindungen, bei noch erträglichen Interruptionen, und dann bei moralischer

Besserung, die Erde bestimmt seyn sollte, ohne zu üble Zwischenfälle, paradiesischer zu werden. — Doch brechen wir ab.

Deutschland auch schon genug für sich, als sehr gehaltvoll, kräftig — will es sich zusammennehmen. Ohne jedoch mehr für die See zu seyn, ist es halb! „Für die See!" Aber, ob deiner Flüsse! erröthe Deutschland. — Hast du auch nur Ein kleinstes Flüßlein wirklich frei? Beherrschen nicht Rivalen den Rhein, die Donau? Ist nicht der adriatische Meerbusen durch die ionischen Inseln blockirt? Sind nicht alle deine norddeutschen Flüsse und Gewässer bewacht durch Helgoland, gleich von einer Spinne in des Gewebes Mitte? — alle Ostseegewässer abgesperret durch den Sund, so lange Dänemark sich zumeist an andere Mächte hingegeben findet? Und bliebe also noch wirklich frei Ein kleinstes Flüßlein, so groß, wie — eine Maus? — Wollte aber „ein Deutscher" Der sich nennen, der für Deutschlands Flüsse sich nicht ereifern könnte, nicht Alles für sie wollte thun? — der nicht lieber andere Fragen, Grillen, beruhen ließe, bis zu seiner Zeit? — der, wenn's nöthig würde, nicht für sie zöge von Deutschlands Einer Ecke zu der andern? der nicht für sie schlüge? —

Die Freiheit der Flüsse, wie die der See, besteht aber zunächst in dem auf Kraftmitteln gestützten Bewußtseyn, sie, die Flüsse, wenn nöthig, frei

zu machen, oder frei zu halten! — Denn, mögen auch Flüsse oder Gewässer anderer Staaten friedlich umzingelt, und kriegerisch leicht zu blockiren seyn: dennoch mögen, bei besitzenden geeigneten, wenn auch unhinlänglichen Mitteln, sie von Freiheit reden — zumal, weil in Gemeinschaft auch handeln könnend: nur — Norddeutschland kann nicht reden. *)

Wie aber dem Fische, Wasser unumgänglich nöthig ist, so der Flußfreiheit, Mittel, Maschinen, die da schwimmen, mit welchen sich zu wehren steht: Mittel, von welchen Norddeutschland der keines hat, auch nicht so viel, denn — eine Maus!

Da hatten doch die Chinesen eine Unzahl Dschunken; an ihren Ufern kanonenreiche Forts! Da zeigten doch die Chinesen, daß sie Etwas wollten; daß doch ein Geist in ihnen stecke! — Also auch wohl eben nicht unmöglich, daß kämen, bei dem Geist

---

*) „Norddeutschland". Denn eine rühmliche Ausnahme macht für Deutschland, Oesterreich. Zu Triest hält es seine Kriegsmarine, die übrigens, wie auch verlautet, aus vortrefflichen Schiffen bestehen muß, gleich die Triester Schiffe durchgängig vortrefflich sind. Hier vereinigt sich aber auch Jegliches, was von den Griechen gesagt worden, zu Gunsten; so daß unter solchen Bewandnissen auch zu ermessen bleibt, daß, gemäß unseres Punctes vom Schiffbau, kein Hafen von Norddeutschland jemals gleich kommen wird, dem von Triest.

der ihnen innewohnet, bei ihrer Neigung nur zu hassen, bei ihren Mitteln, bei ihrer 300 Millionenzahl, sie auf rechte Bahnen, es müßte ihnen die ganze Welt, das an England gezahlte Lehrgeld vielfach wiederzahlen.

Vorbereiten müßte Norddeutschland sich doch einwenig! Und um das zu thun, woran fehlte es? — Hauptsächlich nur am Willen! Ein Beginnen aber ist die Vollbringung halb: das Ingedankentragen ist zu öftern weit mehr gewesen, denn das ganze Werk vollenden.

Und — mit Zollverein, oder ohne ihn! — Wir reden wohl davon: doch mit unserm wahren Gegenstande, hat er auch nichts zu thun! — gerne mögen dessen Gegner ihre rechten, schweren Gegengründe haben, gleich Hannover, noch einstweils gänzlich von ihm abzustehen, sie haben muß.

Sind, ohne ihn, Norddeutschlands Nordseestaaten nicht auch deutsch? — Es trifft nicht immer Alles gerade zu! — Wollten sie Löwen mit zerbrochenen Beinen gleichen, die auf Adler, sie zu füttern, harren müßten? — Sie beginnen!

Dasjenige aber (hier ein Ringen nach seeischer Geltung, und von Schifffahrtsbund, Navigations-

gesetzen, Nationalflagge, fängt es an wirklich lauter zu werden) was eine Wirklichkeit sich macht, was andauernd ist, woran Nationalbewußtseyn, Hoffnung, Muth, erstarken, was materielle Aussichten und Realitäten gewährt; das ist's, was Wirkung übt; das erzeuget Geist und Kraft im Körper: so daß, erstarkend über See und durch die See, eine zweite Kraft erstarken wird in Deutschland, für's Gleichgewichte; erstarken wird — im Vertrauen auf solches Gleichgewicht — eine bessere Einheit. Denn, was bisher gebessert an Deutschlands Einheit, das waren die Wirklichkeiten: „Das Verband einer minderen Zahl von Staaten, und — der Zollverein."

Oder, weiter ab — zurück? — Nun, es bleibt die stille Wirkung. Ein Etwas ist die hingeworfene Idee — hingeworfen in Norddeutschland selbst, und in Deutschland; die Nährung der Idee; die Fortschrittswirkung, die Alle, Alles, treibt; das Interesse, die Nothwendigkeit. —

Und mag, als vorbestimmt, die Welt also geordnet seyn, daß die reelleren Motive den Dienst versagend, die Intereß- und Nothwendigkeitsräder endlich ineinander greifen müssen, die Dinge — sey's auch mit Knarren — hinzutreiben zu weiteren Zielen. —

Entstünde indessen die Frage: Ob bei den Theorien, bei dem Schreiben, auch Praxis eigen? dann diene, daß sich solches weiter finden müßte,

wie Verhältnisse und Conjuncturen, oder aber Entschließungen, Veranlassung dafür gäben. — Bis dahin haben, in eigener Praxis, wir wohl noch etwas mehr geleistet, als für Meisterschaftsberechtigung sonst eben erheischet wird: so daß, in so weit, auch dem Zweifel, an überhaupt mit obigen Theorien vereinbarer Praxis, lieber nicht mag Raum gegeben seyn.

Gedruckt bei A. F. M. Kümpel.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Andresen-Siemens, Jakob

Deutschlands See-Geltung

Hamburg 1848

Res/Germ.g. 554,36
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10918763-1